



Settore
Tecnico - Sportivo

FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA
Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma
Tel. 06.32488.509
Fax. 06.32488.450
Mail: sts@federmoto.it

Roma, 17/12/2018

PROVVEDIMENTO DEL PRESIDENTE STS

Provvedimento n° 61/18

Vista la richiesta presentata dal Comitato Moto d'Epoca, al fine di garantire alle moto 2 Tempi di avere ancora degli spazi all'interno di manifestazioni di velocità in pista, vista anche la presenza di mezzi simili all'interno delle manifestazioni per Moto d'Epoca, si approva l'istituzione del "Trofeo 2T Italian GP", abbinato alla classe Open 2T ed alla TT 2 Tempi, inserito nei Meeting in Pista e retto dai Regolamenti Allegati.



Il Presidente STS
Avv. Giovanni Copioli



TROFEO 2T ITALIAN GP 2019 REGOLAMENTO SPORTIVO

Art. 1

1.1 PRINCIPI GENERALI

Il presente Regolamento si applica alle prove del Trofeo Moto 2T Italian Gp 2019 (da qui in avanti definito "Trofeo"). Ogni pilota, con la propria iscrizione ad una o più prove del Trofeo, si impegna a rispettare questo e gli altri Regolamenti della FMI (Federazione Motociclistica Italiana), per quanto applicabili.

Art. 2

2.1 CALENDARIO

Il Trofeo si svolge su 5 prove, che si svolgeranno all'interno dei Meeting in Pista, secondo il calendario pubblicato sul sito della FMI. Il Trofeo sarà comunque considerato valido se verranno disputate almeno tre prove.

Art. 3

3.1 FORMULA DI GARA

Ogni manifestazione del Trofeo, se non diversamente specificato, comprenderà due turni di prove cronometrate della durata di 20' ciascuno e gara.

Art. 4

4.1 DURATA DELLA GARA

La gara si svolge in abbinamento alle classi TT 2Tempi ed Open 2T del Campionato Italiano Gruppo 5 e secondo quanto previsto per le suddette classi.

Art. 5

5.1 ISCRIZIONI

Le iscrizioni devono essere effettuate tramite il portale SIGMA e possono essere riferite all'intero Trofeo o alla singola gara. Le iscrizioni all'intero Trofeo dovranno essere presentate entro il 28 febbraio 2019; le iscrizioni alle singole prove vanno presentate secondo le tempistiche che saranno di volta in volta indicate sul sito www.federmoto.it nella sezione Epoca Sport.

Le iscrizioni pervenute dopo il termine indicato e/o non accompagnate dal versamento della tassa d'iscrizione, non danno diritto al posto in griglia. Si procederà direttamente in Autodromo ad inserire i piloti comunque presenti al momento, fino ad eventuale riempimento delle griglie.

5.2 TASSA DI ISCRIZIONE

Tassa di iscrizione al Trofeo: € 1.150,00 di cui € 600,00 da versare entro il 28 febbraio (contestualmente alla presentazione dell'iscrizione) e € 550,00 da versare entro il 31 maggio; tassa di iscrizione ad una singola prova: € 250,00.

Art. 6

6.1 NUMERI DI GARA

Il numero di gara dovrà essere scelto all'atto dell'iscrizione tra quelli disponibili e dovrà essere compreso tra 101 e 199.



Art. 7

7.1 LICENZA

Per partecipare alle gare del Trofeo i piloti devono essere in possesso di: Licenza Velocità, Licenza Elite oppure di Licenza Fuoristrada con Estensione Velocità.

Art. 8

8.1 PILOTI AMMESSI

Al Trofeo sono ammessi piloti italiani e piloti provenienti da FMN (Federazioni Motociclistiche Nazionali) aderenti alla FIM Europe di età superiore ad anni 16 ed in possesso della propria Licenza Nazionale e di Nulla Osta della FMN di appartenenza.

Al Trofeo NON possono partecipare piloti che abbiano compiuto i 75 anni di età al 01.01.2019, anche se licenziati con una Federazione estera.

Art. 9

9.1 PUNZONATURA

Alle gare del Trofeo possono partecipare esclusivamente i motocicli indicati nel Regolamento Tecnico del Trofeo.

Ogni motociclo prima dell'ingresso in pista deve essere sottoposto alle operazioni di verifica da parte dei Commissari Tecnici FMI.

Art. 10

10.1 NORMA FINALE

Per tutto quanto non contemplato nel presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, le norme del Regolamento Registro Storico e Moto d'Epoca per i Meeting in Pista Gruppo 5, nonché quelle contenute nel RMM e nei suoi Annessi, nonché nel Regolamento di Giustizia della FMI validi per l'anno in corso.



REGOLAMENTO TECNICO TROFEO 2T ITALIAN GP

ART. 1 – MOTOCICLI AMMESSI

- 1.1 Sono ammessi a questa classe i motocicli della tipologia GP, Competizione, Competizione Derivate spinti da motore a 2 tempi, ad 1 o 2 cilindri, con cilindrata fino a 250 cc, con raffreddamento ad aria o ad acqua, dotati di freni a tamburo o a disco, costruiti o commercializzati a partire dal 01/01/1999. Sono altresì ammessi i motocicli con le stesse caratteristiche e costruiti in data precedente che non posseggano i requisiti per ottenere l'iscrizione al Registro Storico.
- 1.2 Il peso minimo dei motocicli in ordine di marcia deve essere:
 - Classe 125 GP: Kg. 70.
 - Classe 250 GP: Kg. 100.
- 1.3 A parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS si stabilisce che ogni pilota può fare punzonare un massimo di due motocicli (telai), anche di marche differenti, purché appartenenti alla medesima classe (125GP - 250 GP).

ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 In tutte le classi il telaio, forcellone e tutte le sovrastrutture del motociclo sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.

ART. 3 - SOSPENSIONI

- 3.1 Le sospensioni (anteriore e posteriore) sono libere nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.
- 3.2 Sospensioni attive o semi-attive non sono ammesse.
- 3.3 La regolazione meccanica ed idraulica della forcella e dell'ammortizzatore deve essere obbligatoriamente di tipo meccanico/manuale.

ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE

- 4.1 L'impianto frenante (anteriore e posteriore) è libero nei limiti stabiliti nel RTGS.
- 4.2 Le piste frenanti dei dischi freno devono essere realizzate in lega di ferro.

ART. 5 - CERCHI RUOTA

- 5.1 Salvo quanto stabilito negli articoli a seguire i cerchi ruota sono liberi, nei limiti di quanto stabilito nel RTGS.
- 5.2 Conformemente a quanto stabilito nel RTGS, l'uso di cerchi ruota in materiale composito come carbonio e/o kevlar, inclusi quelli rinforzati con fibra di carbonio o fibra di vetro, è vietato.
- 5.3 Sono ammessi cerchi ruota con larghezza max di 4.00" per l'anteriore e 5.50" per il posteriore.

ART. 6 - PNEUMATICI

- 6.1 In tutte le classi, gli pneumatici sono liberi per tipologia marca e modello purché conformi a quanto specificato nel RTGS.
- 6.2 Il cambio degli pneumatici e l'uso di termocoperte e generatori sulla griglia di partenza, non è consentito.

ART. 7 - SERBATOIO CARBURANTE

- 7.1 La capacità del serbatoio deve essere uguale o inferiore a 32 lt.
- 7.2 La forma ed il criterio costruttivo del serbatoio, sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.
- 7.3 Tenuto conto del carattere amatoriale e storico del Trofeo, a parziale deroga di quanto stabilito nel RTGS, si stabilisce che sono ammessi serbatoi con tappi che sporgano dal profilo dello stesso e



serbatoi in materiale composito privi di etichetta comprovante la conformità alle specifiche F.I.M./FCB-2005.

- 7.4 Alle O.P. il C.T. ha la facoltà di respingere i motocicli con serbatoi non conformi o comunque giudicati non sicuri. In caso di controversia, la decisione ultima riguardo alla conformità dei motocicli spetta al C.T., tale decisione è inappellabile.

ART. 8 - MOTORE

- 8.1 Il motore è libero nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.
8.2 Sono ammessi unicamente motori 2 tempi aspirati.
8.3 Non è ammessa nessuna tolleranza sulla misura della cilindrata.
8.4 Non sono ammessi motori con pistoni ovali. Vengono considerati ovali i pistoni per i quali la differenza tra diametro minimo e massimo del pistone è maggiore o uguale al 5%.

ART. 9 - ALIMENTAZIONE

- 9.1 - Qualunque forma di sovralimentazione è vietata.
9.2 - L'iniezione diretta di carburante non è considerata sovralimentazione.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 FRIZIONE

- 10.1.1 La frizione ed il rispettivo comando sono liberi.
10.1.2 L'uso di attuatori della frizione elettro-meccanici o elettro-idraulici, inclusi sistemi a doppia frizione (DSG) sono vietati.

10.2 CAMBIO

- 10.2.1 Sono ammessi cambi con un massimo di 6 rapporti.
10.2.2 Non sono ammessi cambi automatici a variazione continua (CVT).
10.2.3 L'uso del dispositivo di assistenza alla cambiata "quick-shifter" è consentito.
10.2.4 L'uso di attuatori di cambiata elettro-meccanici o elettro-idraulici è vietato

10.3 TRASMISSIONE FINALE

- 10.3.1 La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia, materiali e dimensioni nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.

ART. 11 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE

- 11.1 Qualora presenti, gli impianti di raffreddamento acqua e olio (radiatori, pompa e tubi) sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.

ART. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

- 12.1 La strumentazione, la centralina di controllo motore (ECU), il cablaggio ed i comandi sono liberi.
12.2 L'uso di apparecchiature elettroniche con tecnologia IR (infrarossi), GPS o radio per la rilevazione dei tempi è consentito.
12.3 L'uso di dispositivi elettronici aggiuntivi per l'acquisizione dati e per il controllo di trazione è consentito.
12.4 A parziale deroga di quanto stabilito dall'RTGS si stabilisce che il pulsante di spegnimento del motore (kill-switch) può essere posizionato sia sul semi-manubrio destro che su quello sinistro. Il kill-switch deve essere posizionato in modo da risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola e deve essere mantenuto operativo e funzionante in ogni momento della manifestazione.

ART. 13 - CARROZZERIA

- 13.1 La carenatura, i parafanghi e le sovrastrutture sono liberi nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.
13.2 L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar è consentito.



ART. 14 - IMPIANTO DI SCARICO

14.1 L'impianto di scarico è libero nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.

14.2 Il limite fonometrico ammesso è di 105 dB/A a 7000 giri per minuto.

ART. 15 - ELEMENTI DI FISSAGGIO

15.1 La bulloneria è libera nei limiti dei vincoli stabiliti nel RTGS.

15.2 Per il fissaggio delle parti strutturali e degli elementi della trasmissione finale è ammessa solo bulloneria in acciaio, con una classe di resistenza minima pari ad 8.8 o viteria in titanio di grado 5.

15.3 La bulloneria in alluminio può essere utilizzata solo per il fissaggio di parti non strutturali.

15.4 Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di sicurezza, le modifiche tendenti ad un alleggerimento sono vietate.

ART. 16 – TABELLE PORTANUMERO E NUMERI

16.1 I colori delle tabelle porta numero e dei numeri di gara sono liberi, purché le tonalità scelte siano in forte contrasto. Tabelle porta numero e numeri di gara potranno indifferentemente, a seconda della tipologia e dell'epoca del motociclo, essere posizionati sulla carena o sulla coda. Le dimensioni di numeri e tabelle devono essere conformi a quanto stabilito nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) F.M.I. In caso di controversia la decisione del C.T. è inappellabile.

Art. 17 - RIEPILOGO NORME GENERALI DI SICUREZZA

17.1 Tutti i motocicli devono conformarsi a quanto specificato nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) ed al Regolamento Registro Storico e Moto d'Epoca Gruppo 5 Velocità, si invitano pertanto i piloti ed i team a prenderne visione.

Art. 18 – NORMA TRANSITORIA

18.1 Per quanto non espressamente contemplato dal presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, il Regolamento Registro Storico e Moto d'Epoca Gruppo 5 Velocità ed il Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza (RTGS) della F.M.I.